



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) Veröffentlichungsnummer: **0 558 903 A1**

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: **93100860.1**

(51) Int. Cl. 5: **H04H 1/00**

(22) Anmeldetag: **21.01.93**

(30) Priorität: **02.03.92 DE 4206475**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:
08.09.93 Patentblatt 93/36

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT DE FR GB IT PT SE

(71) Anmelder: **Blaupunkt-Werke GmbH**
Postfach 77 77 77, Robert-Bosch-Strasse 200
D-31132 Hildesheim(DE)

(72) Erfinder: **Liman, Helmut**
Meerbrink 19
W-3204 Nordstemmen(DE)
Erfinder: **Trinks, Rüdiger**
Fritz-Reuter-Weg 7
W-3384 Liebenburg 1(DE)
Erfinder: **Lauke, Volker**
Küchenthalstrasse 41
W-3200 Hildesheim(DE)

(74) Vertreter: **Eilers, Norbert, Dipl.-Phys.**
Postfach 77 77 77
D-31132 Hildesheim (DE)

(54) **Autoradio mit einem RDS-Decoder.**

(57) Es wird ein neues Autoradio beschrieben, das eine länderspezifische Berücksichtigung der Feld-

stärke, des Mehrwegeempfangs und der RDS-Fehlerraten gestattet.

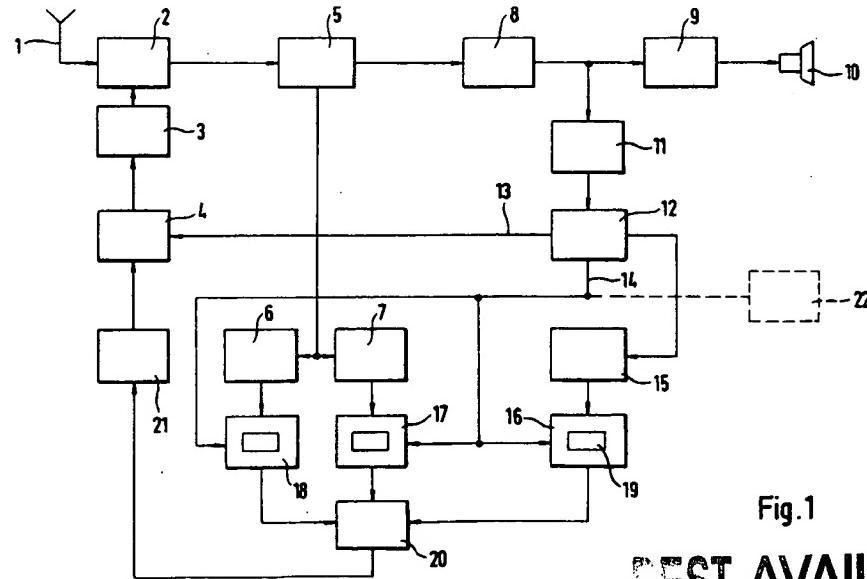


Fig.1

BEST AVAILABLE COPY

Gegenstand des Schutzrechtes ist ein neues Autoradio mit einem RDS-Decoder und mit einer Sendersuchlaufautomatik zum Aufsuchen alternativer Frequenzen.

Es ist bekannt, in Autoradios mit einem RDS-Decoder einen Suchlauf nach einem neuen Sender in derselben Senderkette zu starten, wenn die Feldstärke des empfangenen Senders zu gering wird oder sich Mehrwegeempfang störend bemerkbar macht oder sich die RDS-Fehlerrate erhöht. Verschiedene Sender einer Senderkette werden auch als alternative Frequenzen bezeichnet, die in dem Signal des empfangenen Senders mit übertragen werden.

Die eben genannten Größen werden in bekannter Weise gemessen und die beiden zuletzt erwähnten Meßwerte sodann addiert, während der Feldstärkemeßwert davon subtrahiert wird. Übersteigt das Summensignal einen vorgegebenen Schwellwert, dann wird ein neuer Suchlauf ausgelöst.

Bei dieser Vorgehensweise ergeben sich Probleme, wenn das Autoradio mit dem Fahrzeug im grenzüberschreitenden Verkehr benutzt wird. Denn während in Deutschland der Hub des RDS-Signals 1,2 kHz beträgt, wird der Träger in Frankreich mit 4 kHz Hub moduliert. In Schweden lässt sich auch mit einer wesentlich geringeren Feldstärke noch ein guter Empfang realisieren, da dort der Funkstörnebel zum Beispiel erheblich geringer ist als in Mitteleuropa.

Die Erfinder suchten nach einer Lösung, die den sich ändernden Voraussetzungen bei einem grenzüberschreitenden oder grenznahen Verkehr Rechnung zu tragen, so daß die Fehlfunktion der bekannten Schaltungen vermieden werden oder auf die Entwicklung länderspezifischer Autoradiotypen verzichtet werden kann.

Diese Aufgabe wird durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

In der Zeichnung ist ein Blockschaltbild des neuen Autoradios dargestellt, das im folgenden näher erläutert wird.

Über die Antenne 1 wird der Träger des im Tuner 2 eingestellten Senders empfangen. Der Sender ist durch Veränderung der Frequenz des Mischoszillators 3 wählbar. Diese Frequenz ist u. a. durch eine Suchlaufautomatik 4 derart beeinflußbar, daß bei der Auslösung eines Suchlaufs nur ein anderer Sender derselben Senderkette aufgesucht wird. Das Auffinden von alternativen Frequenzen gehört zum Stand der Technik und ist hier nicht näher erläutert.

Vom Ausgang des Tuners 2 wird der in die ZF-Lage umgesetzte Träger des Senders dem Eingang der ZF-Stufe 5 zugeführt. Aus dem ZF-Signal wird in bekannter Weise in einer ersten Meßschaltung 6 eine von der Feldstärke abhängige Meßgröße

und in der Meßschaltung 7 eine von Störungen des Signals durch Mehrwegeempfang abhängige Meßgröße gewonnen.

Die Modulation des Senders wird im Demodulator 8 von dem zwischenfrequenten Träger befreit und die NF-Komponente im NF-Verstärker 9 zur Wiedergabe über den Lautsprecher 10 ausreichend verstärkt.

An den Ausgang des Demodulators 8 ist über ein 57-kHz-Filter 11 ein RDS-Decoder 12 angeschlossen. An einem Ausgang 13 des RDS-Decoders 12 sind die alternativen Frequenzen des eingestellten Senders abgreifbar; diese werden in bekannter Weise in der Suchlaufautomatik 4 zwischengespeichert.

An einem zweiten Ausgang 14 steht neben der Senderkettenkennung auch die RDS-Länderkennung des empfangenen Senders zu weiteren Steuerzwecken zur Verfügung.

In einer an einen dritten Ausgang des RDS-Decoders angeschlossenen Schaltung 15 läßt sich ein Signal über die momentane Fehlerrate bei der Decodierung der RDS-Signale abnehmen.

Dem Ausgang dieser Schaltung 15 wie auch den Ausgängen der beiden Meßschaltungen 6 und 7 sind Modifikationsschaltungen 16, 17, 18 nachgeschaltet. Alle Modifikationsschaltungen sind gleichartig aufgebaut und enthalten Speicher 19, in denen den einzelnen Länderkennungen Multiplikatoren zugordnet sind. Diese Multiplikatoren modifizieren die Ausgangssignale der Meßstufen 6, 7 und 15. Die derart modifizierten Ausgangssignale werden danach in einer Summierstufe 20 addiert. An den Ausgang der Summierstufe 20 ist ein Schwellwertschalter 21 angeschlossen, der seinerseits mit dem Starteingang der Suchlaufautomatik 4 verbunden ist.

In einem gestrichelt angedeuteten zweiten Ausführungsbeispiel ist parallel zum Ausgang 14 des RDS-Decoders der Ausgang einer manuellen Eingabeschaltung 22 für die Länderkennung an die Eingänge der Speicher 19 angeschlossen. Die jeweiligen Ausgänge sind, was nicht näher dargestellt ist, in geeigneter Weise voneinander entkoppelt. Die manuelle Eingabeeinheit kann in einem neuen Autoradio auch allein zur Eingabe der Länderkennung vorgesehen sein.

Fährt ein Fahrer mit einem derart beschaffenen Autoradio in der Nähe einer Grenze, so ist er in der Lage, Sender von beiden Seiten der Grenze zu empfangen, darunter auch RDS-Sender, die in ihrem RDS-Telegramm darüber Auskunft geben, zu welcher Senderkette sie gehören und in welchem Land diese Senderkette betrieben wird. Diese Länderkennung wird nun in dem neuen Autoradio decodiert und steht während der Empfangszeit des bestimmten Senders am Ausgang 14 des RDS-Decoders zur Verfügung.

In dem Speicher 19 jeder der Modifikationsschaltungen 16, 17, 18 ist bei der Herstellung des Gerätes eine Zuordnungstabelle eingelesen, die für jedes Land festlegt, mit welchem Gewicht die jeweilige Meßgröße über die Feldstärke, den Mehrwegeempfang und die RDS-Fehlerrate bei der Aufsummierung eingehen soll.

Bei dem Empfang im fahrenden Auto können sich diese Größen unabhängig voneinander ändern, obwohl zwischen der Feldstärke und der Fehlerrate bzw. dem Mehrwegeempfang und der Fehlerrate gewisse Abhängigkeiten bestehen. In diese Abhängigkeiten geht aber ersichtlich auch die Größe des Hubes ein, mit dem das RDS-Datentelegramm vom Sender übertragen wird.

Übersteigt nun das Summensignal am Ausgang der Summierstufe 20 einen im Schwellwertschalter 21 zuvor festgelegten Wert, dann wird über den Starteingang der Suchlaufautomatik 4 ein Suchlauf nach einem anderen Sender derselben Senderkette gestartet.

Findet das Autoradio jedoch keinen besseren Sender, dann wird der Fahrer von sich aus eine neue Senderkette einschalten, welche durchaus in dem anderen der beiden aneinander angrenzenden Länder liegen kann. Es ist also nicht erforderlich, daß das Fahrzeug zum Wirksamwerden der Merkmale des neuen Autoradios selbst die Grenze überschreitet.

Es ist im Rahmen der Erfindung nicht ausgeschlossen, statt einer Länderkennung die Senderkennung einzusetzen, wenn sich ergeben sollte, daß die Senderketten allein über den RDS-Modulationsgrad ihrer Träger entscheiden können, wenn im Rahmen der Vorschriften keine Pflichtwerte, sondern nur Obergrenzen dafür vorgegeben werden.

Patentansprüche

1. Autoradio mit einem RDS-Decoder (12) und mit einer Sendersuchlaufautomatik (4) zum Aufsuchen alternativer Frequenzen einer eingesetzten Senderkette, mit Meßschaltungen (6, 7, 15) für die Feldstärke, für die Störungen durch Mehrwegeempfang und für die RDS-Fehlerrate, und mit einer Summierstufe (20) für die Meßsignale, die über einen Schwellwertschalter (21) einen Suchlauf auslöst,
gekennzeichnet durch
Modifikationsschaltungen 16, 17, 18, die den Ausgängen der einzelnen Meßschaltungen (6, 7, 15) nachgeschaltet sind, und Speicher (19) umfassen, die an den Ausgang (14) des RDS-Decoders (12) angeschlossen sind und die in Abhängigkeit von an dem Ausgang (14) abgreifbaren Kennungen zugeordnete Multiplikatoren für die jeweilige Modifikationsschaltung

aktivieren.

2. Autoradio nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Kennungen wahlweise auch über eine manuelle Eingabeschaltung (22) eingebbar sind.
3. Autoradio nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß als Kennung die Länderkennung aus dem RDS-Datentelegramm ausgewählt wird.

15

20

25

30

35

40

45

50

55

BEST AVAILABLE COPY

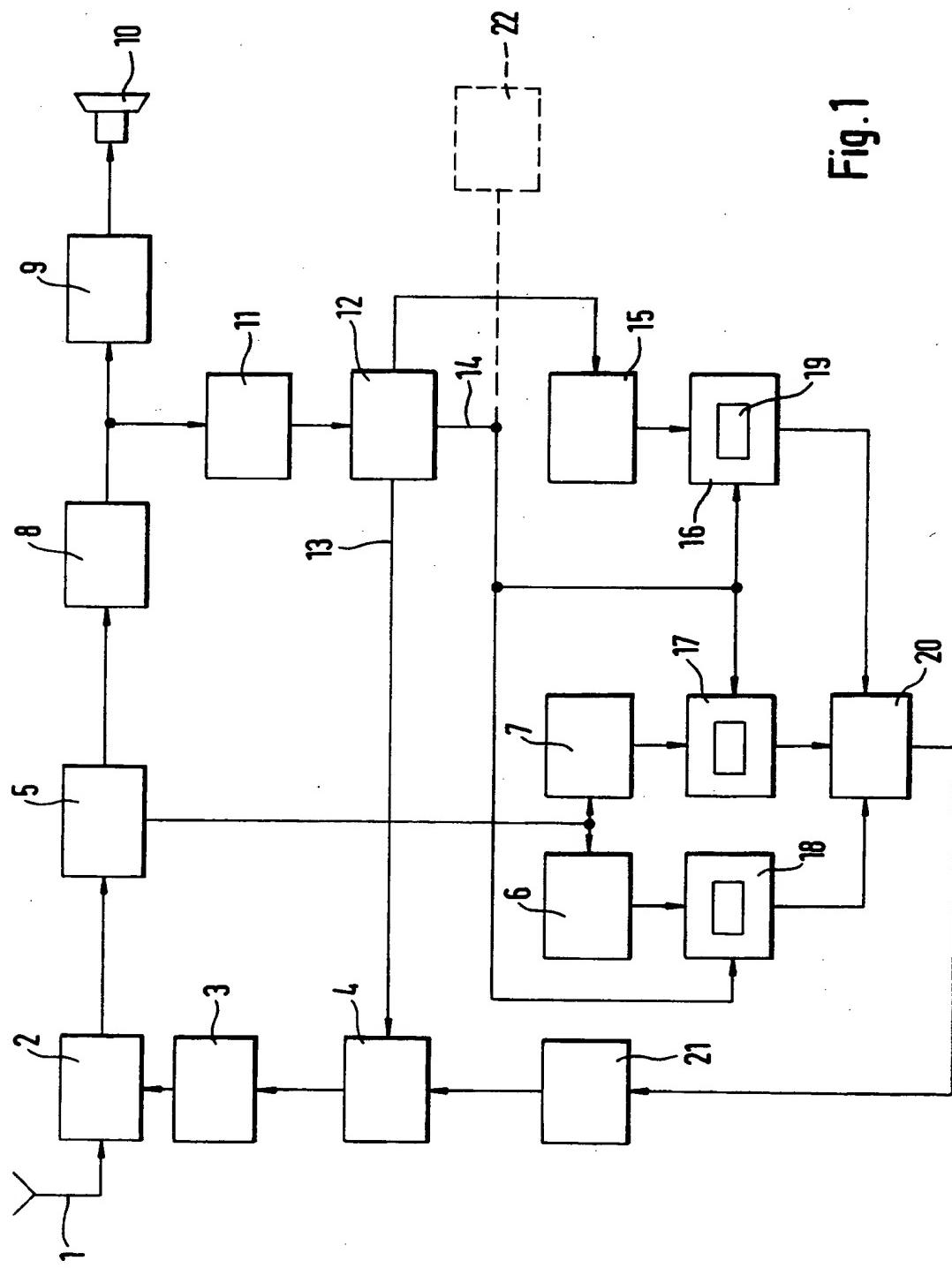


Fig. 1



EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 93100860.1

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.)
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrieft Anspruch	RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int. Cl.)
A	<u>EP - A - 0 364 749</u> (BLAUPUNKT-WERKE) * Fig. 1; Spalte 3, Zeilen 11-34 *	1	H 04 H 1/00
A	<u>DE - A - 3 938 457</u> (GRUNDIG) * Fig. 3; Zusammenfassung *	1, 3	
A	<u>DE - A - 3 942 339</u> (GRUNDIG) * Fig. 2; Zusammenfassung *	1, 3	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			H 04 H
Recherchenort WIEN	Abschlußdatum der Recherche 08-06-1993	Prüfer DRÖSCHER	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTEN X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmelde datum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument		

BEST AVAILABLE COPY

This Page Blank (uspto)